

Magyarország Európa közlekedési térszerkezetében a 19. század végén

Magyarország közlekedési rendszerei egy olyan – bő másfél évszázados múltú – gazdasági, politikai és kulturális alkotás eredményeként jöttek létre, amelyet az ország földrajzi fekvése és adottságai, a mindenkor geopolitikai helyzet, és az érdeklődések során győztesként kikerülő koncepciók formáltak. Jelen tanulmányban azt a célt tűztem ki magam elé, hogy Magyarországnak a közlekedési rendszerekhez fűződő egyik alapvető nemzeti érdekét (az európai, ill. közép-európai térben keletkező szállítási versenyből minél nagyobb részt kihasítani) és az ezzel összefüggő kormányzati politikát, eszköztárt elemezzem.

A 19. század Európájában a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosók feletti minél szabadabb rendelkezés az abban érdekelt országok fontos nemzeti érdeke. Mindegyik állam arra törekszik, hogy a nemzetközi útvonalak előnyeit saját nemzetgazdasága érdekében kamatoztassa. A nemzetközi jelentőségű közlekedési útvonalak birtoklása a kormányok diplomáciai mozgásterét úgy tágítják ki, hogy az ezzel kapcsolatos előnyeiket, más országokat érintő egyéb kérdésekkel (általában sérelmekkel) összekapcsolják.¹ Az államok érdekérvényesítő képességét erőpozíciói határozzák meg: a Duna parti Romániát, Bulgáriát a nagyhatalmak kizárják a folyam sorsáról folyó tárgyalásokból, Bosznia-Hercegovina vasútvonalairól Magyarországon döntenek, Ausztria olyan vasúti tarifákat alkalmaz, amelyek a galíciai kivített elterelik a magyarországi vasutakról, a Bulgáriából Németországba tartó táviratok elkerülnek hazánkat

¹ Tipikus rekompenciációs követelés például, hogy a magyar kormány a hadászatiilag fontos ogulin–kniki vasútvonal megépítéséért cserébe a Kassa–Oderbergi Vasút és a porosz vasutak közötti összeköttetés létesítését kéri. A követelés azt célozta, hogy a magyar árucikkek könnyebben eljussanak a nyugati piacokra.

stb. Az országok a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosó jellegétől (tengeri, vagy folyami vízi út, vasúti pálya) függően más és más stratégiát követnek: tarifapolitikával, beruházásokkal, versenyútvonalak kiépítésével igyekeznek egymás előtt a forgalmat eltéríteni. Bármely új összeköttetés már létező érdekeket, esetleg privilégiumokat sért. De az országok érdekei nemcsak útirányok, hanem még egyazon vasútvonal mentén is eltérőek lehetnek. A keleti vasutakkal Németország közlekedési befolyását kívánja erősíteni, Magyarország pedig abban reménykedik, hogy a Nyugat-Európából Ázsia felé irányuló forgalom a közvetlen tengeri út helyett a keleti vasutat (és így a Kárpát-medencei vasutakat) fogja preferálni, tehát Magyarország egy kombinált nemzetközi vasúti–tengerhajózási szállítási útvonal tengelyébe kerül. Még az adott nemzetközi útvonalakban látszólag nem érintett országok is képesek olyan lépéseket tenni, amelyek az adott vonal sorsát befolyásolják. Amikor Németország és Románia 1899-ben egyezményt köt egy Magyarországot elkerülő vasúti összeköttetés létesítéséről, sokan meghúzzák a vészharangot, mondván „Budapest nagyon csendes város lesz, ha Magyarország leszorul a modern államok versengésének helyéről”.²

Európa közlekedési, kommunikációs kapcsolatrendszere formálódásának makrofolyamatait Magyarország kormányai számos politikai és gazdasági eszközzel igyekeznek befolyásolni úgy, hogy a makrofolyamatok keltette hatásokat konkrét fejlesztési célokká fordítják le. E fejlesztési célok szövevényes kapcsolatban állnak egymással – szemléletes példa erre Budapestnek a Kárpát-medencében betöltött pozíciója. Ti. Budapest

² *Havas Dezső* interpellációja a főváros törvényhatósági bizottságának közgyűlésében, 1899. május 24.

szerepkörének növelésére irányuló szándékok a magyar kormánypolitikában szinte sohasem Budapest–nemzetközi közlekedési folyosók, sokkal inkább Magyarország–nemzetközi közlekedési folyosók kontextusában merül fel. E kettő között ugyanis teljes érdekazonosságot tételeznek fel: ami jó Budapestnek, az jó Magyarországnak, ami jó az országnak, az pedig jó a fővárosnak. A fővároscentrikus vasúthálózati koncepciók tehát ezen feltételezett érdekazonosságon alapulnak. Kétségtelen, hogy a közlekedési struktúrák monocentrikus térszerkezete támogatta a város gazdasági erősödését. A Budapesthez fűződő nemzeti érdek ennél árnyaltabb megfogalmazására csak a századfordulót követően kerül sor.

Magyarország és a nemzetközi közlekedési folyosók közötti kapcsolatrendszer kérdései az 1870-es évek második felétől kerülnek a kormányzati politika előterébe. Az európai kereskedelempolitikában bekövetkezett változás (Franciaország, Olaszország, Németország szakít a szabad kereskedelemmel, áttérés a védővamos politikára) kényszeríti ki az ezen ügyekkel való foglalkozást. Magyarországnak alkalmazkodnia kell a megváltozott európai gazdasági környezethez, ennek eszközeit a közlekedéspolitika (exportirányok feletti állami befolyás növelése, tarifapolitika, nemzetközi forgalomban érdekelt infrastrukturális beruházások – Vaskapu szabályozás, flumei kikötő fejlesztése – stb.) biztosítja. De mi is volt a közvélemény elvárása Magyarország nemzetközi forgalmú útvonalaival szemben? Az 1880-as évek elejétől egyre tisztábban artikulálódik: Magyarország érdeke, hogy mezőgazdasági termelői és fővárosi kereskedői minél olcsóbb szállítási tarifákkal tudjanak exportálni. Tehát úgy kell a magyar kivitelt olcsó díjaikkal támogatni, hogy azok az országon áthaladó és a magyar termékeknek exportpiacikon konkurenciát jelentő külföldi szállítmányokat ne részesítsék előnyben.³ Látszó-

lag mindig a szállítási tarifákról szól a közbeszéd, de valójában inkább arról van szó, milyen eszközökkel lehet a hazai gazdasági egységeket – ezek közül is a kitüntetett pozícióban lévő fővárosi malomipart és terménykereskedelmet – monopóliumokkal felruházni.

A nemzetközi jelentőségű vasútvonalak

Magyarország érdeke az egységes, országos vasúthálózat (eszközei: államosítások, állami beruházások, nemzetközi egyezmények), a főváros Kárpát-medencei szerepkörének megerősítése (legfontosabb eszköze a tarifapolitika), az ország nemzetközi vasúti kapcsolatainak kiépítése, valamint a fő közlekedési folyosók feletti állami rendelkezés megszerzése. Mindezen célok évtizedek alatt valósulnak meg, eredményei pedig az 1890-es évek elején teljeseznek ki a maguk komplexitásában.

A Budapestről kiinduló, Magyarországot külfölddel összekötő vasútvonalak több szakaszban, számos tulajdonváltással, hosszadalmas tárgyalások után jönnek létre ill. szilárdulnak meg. Az ország legfontosabb kiviteli irányainak sorsa kevésbé közlekedési, sokkal inkább geopolitikai kérdés. A Magyarország és Galícia közötti vasúti csatlakozások például a Monarchia hadügyi érdekei miatt jönnek létre, ezeken a vonalakon az áruforgalom minimális, budapesti nézőpontból ezen összeköttetéseknek szinte nincs is jelentősége.⁴ Nem mondható ez el a román és szerb vasúti kapcsolatról.

Magyarország romániai vasúti kapcsolatainak viszonylag késői kiépítését a magyar gabona védelmének szándéka, ill. az a félelem okozta, hogy az olcsó orosz gabona kiszorítja Európából a magyar terméket. Magyarország és Románia csak 1874-ben köt szerződést (1874:XXVII. tc.) az orsovai és predeali vasúti csatlakozások létesítéséről. Mivel az orsovai csatlakozás kiépítésének joga

³ Az elmondottakhoz képest kevésbé fontos érdek a MÁV üzleti nyereségének növelése. Az 1880-as évek második felétől a vasút-államosításokkal dinamikusan növekvő MÁV nem nyereségének maximálására törekvő közlekedési vállalat, hanem a „közjó előmozdítására alkalmas intézmény”, melyet a kormány „nemzetgazdasági szállítási és díjszabási rendszer” szerint kezel. Vö. A

közmunka- és közlekedésügyi miniszternek a törvényhozáshoz elé terjesztett 1887. évi jelentése. 416. p.

⁴ Még a Galícia és a sokkal fejlettebb nyugati osztrák tartományok közötti forgalom sem megy keresztül Magyarországon, mert az Osztrák Államvasutak tarifái a hosszabb kerülőutat preferálják.

az Osztrák Államvasút kezében volt, a magyar kormány ezt a vonalat nem engedi addig megnyitni, amíg a MÁV predeali csatlakozása el nem készül (attól tartanak, hogy az orsovai kiviteli útvonal megnyitásával a román állam számára elértéktelenedik a predeali irány). A Magyarország–Románia közötti kapcsolatot biztosító vasútvonalakat az állam 1876–1891 között szerzi meg (államosítással, ill. összekötő szakaszok megépítésével). Az 1880-as évek második felében újabb kapcsolatok létesítése merül fel, 1891-ben a Monarchia és Románia szerződést ír alá (1891:XL. tc.) a Gyimes–Palánka és Vöröstorony–Riul közötti vasúti csatlakozásokról.⁵

Magyarország és a Balkán közötti vasúti kapcsolat sorsa összefonódik az európai nagyhatalmak Balkán-politikájával.⁶ 1878 előtt Szerbia, Bulgária kifejezetten gátolja a vasútépítést területükön, mert a vasutat a külföld uralmi, expanziós eszközének látják – s milyen igazuk is van!⁷ Európa e két gazdaságilag fejletlen, gyenge érdekérvényesítő képességgel rendelkező államában a vasút Európa többi részében ismeretlen dimenziókat villant fel (1. ábra).

Magyarország és Szerbia között a Budapest–Zimony–Belgrád vasútvonal biztosítja a vasúti kapcsolatot. A két ország csak 1880-ban köt szerződést (1880:XXXV. tc.), amelyben a magyar kormány kötelezi magát a vasútvonal megépítésére, a szerb állam pedig vállalja, hogy Belgrádtól Nišig két kiágazással (a szerb–bolgár, ill. a szerb–török határig) vasutat épít.⁸ A Szerbián keresztül

kiépült keleti vasút (1888-tól) a földközi-tengeri kikötővárost Szalonikit és a török birodalom fővárosát, Isztambult kötik az európai vasúthálózathoz. Mindazonáltal a Balkán nemcsak Nyugat-Európából, hanem Magyarországról nézve is a kontinens perifériája: a balkáni országok vasúthálózata a magyarországitól sokkal fejletlenebb, a kisebb vasúthálózati sűrűség és gyenge szállítóképesség jellemzi. A keleti vasutak a beléjük vetett – túlzott – reményeknek nem tudtak megfelelni.⁹ A balkáni vonal számos az eltérő szokásokból, kulturális mintákból adódó napi gondot vetett fel – az érintett országok vasútiismerőjezte az első években alig–alig tudja a vasút ütemes, időhöz szabott működését biztosítani. Nincs gyakorlatuk a gördülékeny szervezésben és hiányzik a vasút gazdasági háttérbázisa is.¹⁰ Hiába vezet Nyugat-Európából Kis-Ázsia, Szíria, Egyiptom, sőt Kelet-Afrika és Kelet-India felé a legrövidebb út a keleti vasutakon (Belgrád–Isztambul 987 km, Belgrád–Szaloniki 597 km), a lassúbb, de olcsóbb tengeri szállítás megbízhatóságával a vonalak nem tudnak versenyre kelni. A Budapest–Belgrád–Szaloniki

Ausztria–Magyarországnak erősebb érdekei fűződnek Szaloniki kikötőjéhez, mint a belgrádi vasúti kapcsolathoz. Egy ideig az 1870-es évek első felének terveiben szereplő Budapest–Szaloniki összeköttetés három útvonal-variációja közül a belgrádi a szerb kormány „vonalakódása” miatt háttérbe szorult. Vö. Közös minisztertanácsi ülés a szerb–magyar vasúti csatlakozásról, 1872. március 3. K. 26. 1872. III.505 De a belgrádi kormánynak is fontosabb volt a Belgrád–Szaloniki kapcsolat, mint a Belgrád–Budapest: ti. ez utóbbi a Monarchia befolyását erősítette, míg az előbbi a szerb állam mozgásterét terjeszti ki.

⁹ Vö. A keleti vasúti csatlakozások nemzetgazdasági jelentősége. Nemzetgazdasági Szemle, 1874. A keleti világkereskedés jövő útvonalai. Nemzetgazdasági Szemle, 1878. Keleti kereskedelmünk és egy magyar kereskedelmi múzeum Nemzetgazdasági Szemle, 1885.

¹⁰ 1892-ben a magyar posta megkísérli a Nagy-Britannia–India közötti postaforgalmat Dower–Ostende–Passau–Bruck–Budapest–Belgrád–Szaloniki útvonalra terelni, mert „a szerb és török vasutakon a viszonyok megállapodtak ... kifogástalan szállításra számítani lehet”. A Nagy-Britannia–India közötti útvonalváltásra a keleti vasutak nyújtotta időnyereség (10 óra) azonban nem volt elegendő. Vö. Heim Péter: Magyarország érdekeltsége az angol–indiai posta szállítása körül. Budapesti Szemle, 1902. 406–419. p.

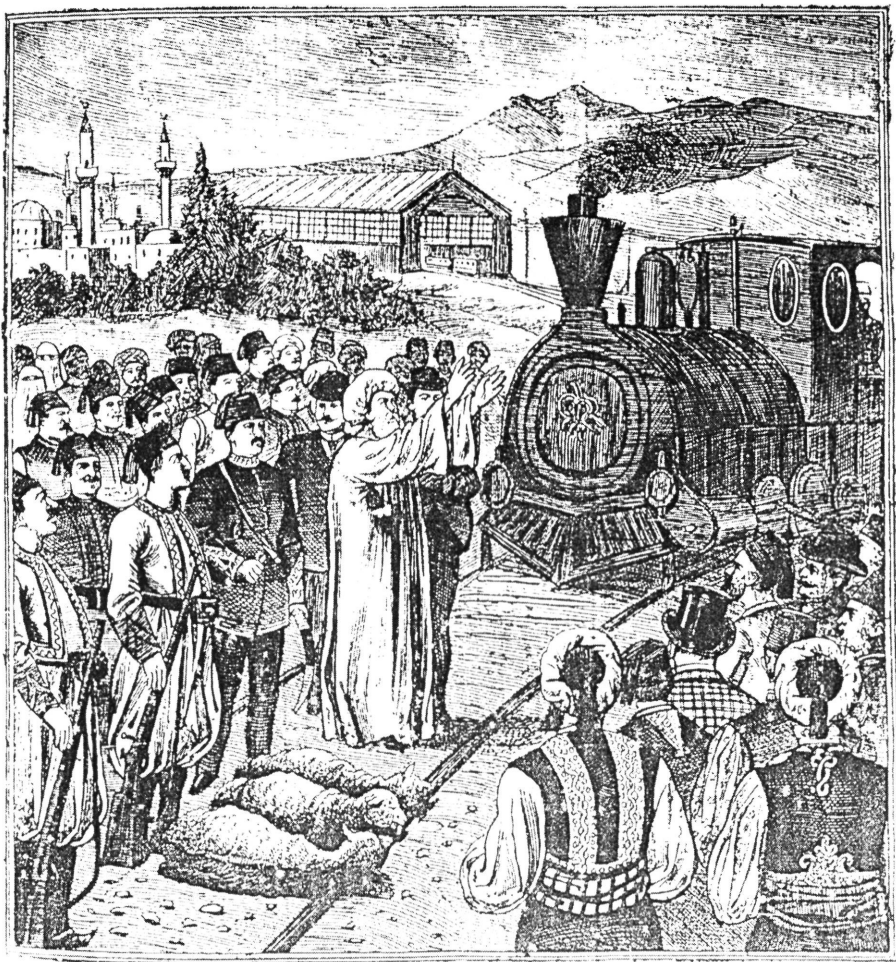
⁵ Vö. Eperjesi László: Magyar–román vasútforgalmi kapcsolatok. Közlekedéstudományi Szemle, 1996. 135–138. p.

⁶ A szerb vasútkonvencióról vö. Palotás Emil: Az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája a berlini kongresszus után 1878–1881. Bp. Akadémiai kiadó, 1982. 281 p. A Bosznia–hercegovinai vasutakról vö. Liphay Sándor: Bosznia és Hercegovina keskenyvágányú vasútai I–II. Magyar Mérnök és Építészegyleti Közlemények, 1896. 221–225, 257–265. p. Magyarország balkáni terveiről vö. Sassi: A magyar–török–balkán gazdasági összeköttetés. Közgazdasági Szemle, 1909.

⁷ Részletesebben vö. Palairt, Michael: The Balkan economies 1800–1914. Evolution without development. Cambridge, University Press 1997

⁸ A szerb csatlakozás létesítéséről a Monarchia és Szerbia közel tíz évig változó intenzitással tárgyal. Úgy tűnik,

A keleti vasút megnyitása.

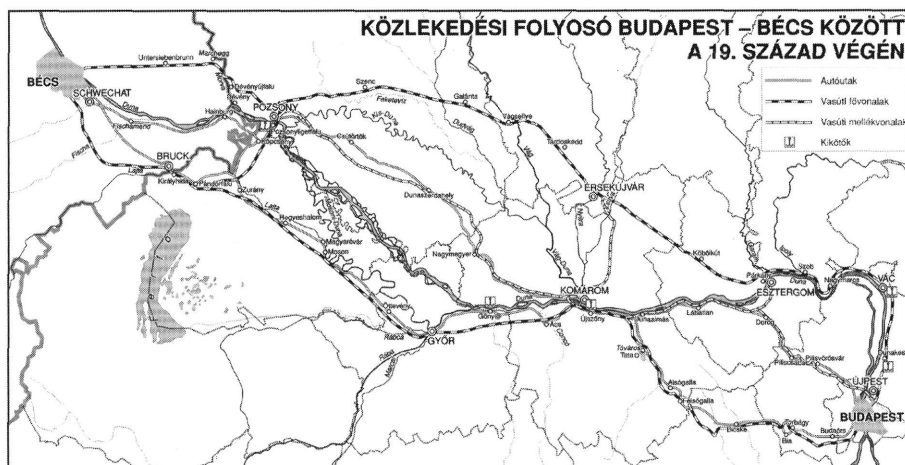


1. ábra Az ősi szokások és a modern technika találkozása.
Bárányokat áldoznak a Balkánon a keleti vasút megnyitása alkalmából, 1888

útvonalon a vártnál kevesebb áru áramlik, mert a vasút „a mindig akadékoskodó, rosszakaratú és amellet szegény szerb vasutak kezében olyan tarifapolitikával dolgoznak, hogy inkább izolálják, mint összekötik a Nyugatot és Keletet Szalonikivel. Azért a szaloniki kereskedők nagy várakozással néznek a bosnyák vasutak leendő kiépítése elé, amely közvetlenül kötné össze Szalonikit Budapest útján a nyugattal és előreláthatólag nagymérték-

ben megemelné a kikötőváros jelentőségét a levantei kereskedelembe.”¹¹ A Párizs–Bécs–Budapest–Belgrád–Isztambul közötti pályának

¹¹ Szalonikibe több magyar árut szállítanak osztrák–magyar tengeri lobogót viselő hajózási társaságok, mint amennyi vasúton érkezik. Bálint Imre: Isztambul, Szmirna, Szaloniki. Közgazdasági Szemle, 1902. 922. p.



2. ábra

inkább idegenforgalmi, mint teherforgalmi jelentősége van. Sajátságos, hogy a Közép-Európát a Kelet-Mediterrániummal összekötő transzbalkáni vasútvonalak közül a legforgalmasabb a Budapest–Károlyváros–Zágráb–Fiume közötti maradt. Ennek a vonalnak a valódi jelentőségét azonban sokkal inkább a főváros–tenger közötti kapcsolat, mint a főváros–Balkán közötti összeköttetés jelenti.

Magyarország legfontosabb közlekedési folyosója a Budapest–Bécs közötti.¹² Ebben a tengelyben vasútvonalak, nemzetközi vízi út, ún. „autóút” (1901-től) húzódnak: itt mozog a Magyarország–osztrák tartományok közötti áruforgalom túlnyomó többsége, itt járnak a leggyorsabb expresszvonatok, de ebben a tengelyben áramlik a két ország közötti információ is.¹³ Magyarország elsődleges érdeke a

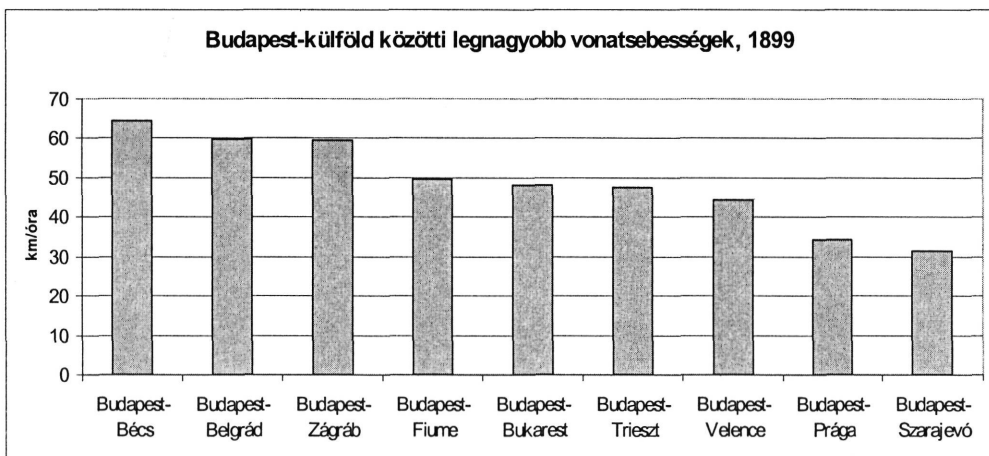
Budapest–Bécs közötti közlekedési folyosó zavar-talan és az ország exportcéljainak megfelelő működtetése (2. ábra). Mindez jelentős beruházásokat igényelt.¹⁴ A vízállástól kevésbé függő hajózás érdekében (ez volt az ún. középvízi hajóút kiépítése: két méteres hajózási mélység, egységes meder) szabályozták a Felső-Dunát (1885–1896), a két főváros közötti vasútvonalakat pedig kétvágányúvá építik át. A Budapest–Bécs között, ill. Magyarország–Ausztria közötti legelső vasúti

pest–Bécs között postát szállít. A járatok csak 20 napig működnek, ti. mindkét postagép lezuhan.

¹⁴ A közlekedési folyosó gazdasági jelentőségét felismerve a hazai magántőke is befektetési szándékkal jelentkezett. 1881-ben a Magyar Országos Bank Rt. egy Budapest–Bécs közötti új vasútvonal megépítését kívánja finanszírozni. Konceptiójuk lényeges eleme: a készülő Arlbergi Vasút „legrövidebb összeköttetésbe hozza a magyar termőföldet Svájc, Franciaország fogyasztó piacával, míg ugyanezen vasút nyugatról keletre gravitáló nagy kontinentális forgalom útját Magyarországon és Budapesten át jelöli ki. ... Magyarország érdek láncolatában egy nagy jelentőségű szem hiányzik, mert a világforgalomra szánt zimonyi vasút Budapesten megszakad és Budapest–Bécs között hiányzik egy természetes és a magyar állam érdekének feltétlenül megfelelő összeköttetés”. A tervezett vonal: (Budapest)–Bicske–Tata–Komárom–Somorja–Pozsony–(Bécs). Vö. A Magyar Országos Bank Rt. a miniszterelnökhöz. K 26. 3763/1881

¹² Budapest és Bécs között a delizsánszokkal közlekedés 1750-ben kezdődött el, 1752-től már menetrend szerint járnak. 1824-től váltják fel a delizsánszokat a könnyű szerkezetű, éjjel–nappal közlekedő posta gyorskocsik. A köznyelvben azonban az új kocsikat változatlanul delizsánsznak nevezik. A 1830-as években gyorskocsival a Buda–Bécs közötti út menetideje 30 óra, társzekérrel 57 óra, saját kocsival forspont igénybevételével kb. 2 nap, saját kocsival és saját lovakkal kb. 4 nap, valamint ún. gyorsparaszttal (ez a leggyorsabb, mert 5 mérföldenként – 37 km – váltják a lovakat) 17 óra Schwechatig.

¹³ Sőt 1918-ban itt veszi kezdetét a közforgalmú repülés is. Az első magyar menetrendszerinti légi járat Buda-



3. ábra

összeköttetést (1850. december 16. óta) létrehozó budapest-marcheggi vonal kisebb eltérésekkel a Duna folyásának irányát követve kötötte össze a birodalom két fővárosát.¹⁵ Az 1891 előtt magánkézben lévő Budapest-Pozsony-Marchegg-Bécs vonallal szemben a magyar állam versenyvonalat (Budapest-Győr-Bruck-Bécs közötti pálya) létesített. A Budapest-Bécs közötti tengely jelentőségét különösen kihangsúlyozzák a versenyvonal létrejöttének előzményei. A kormány megfenyegeti a marcheggi vonalat birtokló Osztrák Államvasutat a magyar állam tulajdonában álló Vágvölgyi Vasúttal (ti. olyan versenytarifát létesít, amely a társaság Bécsen túlmenő forgalmát a vágvölgyi vonalra tereli.) E fenyegetés hatására az Osztrák Államvasút eladja a Bruck-Győr-Újszöny közötti vonalát a magyar államnak, a magyar állam pedig a Vágvölgyi Vasutat a vasúttársaságnak. Mindez azt jelenti, hogy fontosabb érdek a magyar állam számára, hogy a Budapest-Bécs közötti folyosóban legyen egy MÁV vasútvonal, mint az, hogy a Vágvölgyi Vasút összekötése a Kassa-Oderbergi Vasúttal

esetleg versenyvonalat terem a MÁV (Budapest-Ruttka-Zsolna-Oderberg között bonyolódó) németországi forgalmának. A Budapest-Bécs közötti közlekedési folyosó feletti állami rendelkezés csak 1891 után teljesedik ki, ekkor kerül a magyar állam birtokába a budapest-marcheggi útirány.

Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállásának évtizedei alatt a leggyorsabb vonatok a Budapest-Marchegg-Bécs közötti pályán közlekednek. Ha megvizsgáljuk, hogy 1899-ben Budapest mely külföldi városokkal áll a leggyorsabb összeköttetésben kiderül, hogy Bécs után Belgrád és Zágráb következik. Mindez nem véletlen: e két város kimagasló helyzetét vasútföldrajzi fekvésének köszönheti: gyakorlatilag mindkét város Budapesttől való közelsége vagy távolsága a MÁV-tól függ.¹⁶ A századfordulón a Monarchia két fővárosát már 64 km/órás sebességgel közlekedő gyorsvonatok is összekapcsolják, és mindez nem kevés (3. ábra). Budapest-Bécs között még 1940-ben is ilyen sebességgel járnak az expresszvonatok.

¹⁵ A reformkor egyik jelentős politikai (gazdasági, térszerkezeti) vitája, hogy a vasútvonal a Duna jobb, vagy bal partján haladjon-e. Vö. *Gábor Tibor*: A magyar vasútépités kezdetei. Vasúthistória Évkönyv 1996. Bp. 1996. 7–23. p.

¹⁶ Belgrádtól a magyar határig tartó út alig 12 km.

Budapest–Marchegg–Bécs közötti (278 km) utazási idő változások¹⁷

Év	Utazási idő	Sebesség, km/óra
1866	6.45	41
1874	6.40	41
1890	5.30	50
1899	4.19	64

A Budapest–Bécs közötti vasúti kapcsolatok számát illetően az 1870–1880-as években különösebb tendenciát nehéz felfedezni: 4–5–6 vonatpár közlekedik a két főváros között, az egyik évben több, a másikon kevesebb. A két főváros közötti járatok száma az 1890-es évektől látványosabban bővül, 1911-re a Budapest–Marchegg–Bécs közötti vonalon a nemzetközi forgalmat már 16 vonatpárral bonyolítják le.

A Budapest és Fiume közötti útirányt támogató állami gyakorlat – a Károlyváros után következő nehéz pályaszakasz miatt – nem realizálódik a személyforgalom kedvezőbb menetidejében: Triest és Fiume között gyakorlatilag nincs különbség. (Hasonlóképpen nincs menetsebességben különbség Bécs–Triest és Bécs–Fiume között.) A Budapest–Győr–Bécs közötti pályán a MÁV már nem tudja azon sebességeket biztosítani, mint a marcheggi vonalon. 1899-ben például 53 km/órás sebességgel járnak a két főváros közti szerelvények, ugyanakkor a marcheggi vonalon 59–64 km/óra. (A leggyorsabb az Orient expressz.)

A századfordulóra Budapest és az európai nagyvárosok közötti személyforgalmat már 37 közvetlen nemzetközi vonatcsatlakozás is biztosítja. (4. ábra) A transzkontinentális gyorsvonatok (pl. Orient expressz) utasforgalmi jelentősége még meglehetősen alacsony: Magyarország és a magyar főváros nem turisztikai célpont, a távoli országokból érkező külföldiek Budapesten még nagy feltű-

nést keltenek.¹⁸ 1892-ben például a MÁV felveti, hogy a Constanza tartó Keleti expressz vonatokat felesleges járatni, mert az elmúlt hónapban vonatonként átlagosan csak tizenegy utast szállítottak.

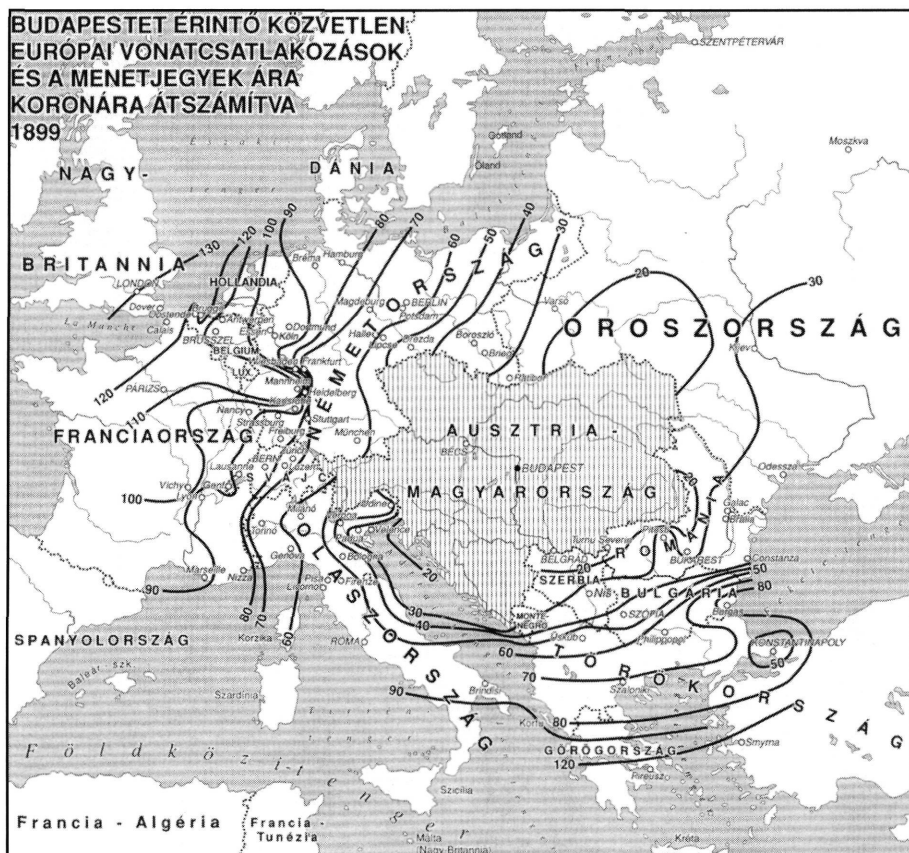
A transzkontinentális vonatok menetjegyjárait az érintett vasúttársaságok közösen állapították meg: az egyes viszonylatokra az adott országoknak csak annyi befolyásuk volt, amennyi utat az adott országban a járatok megtettek. Ami a nemzetközi személyszállítási tarifákat illeti, Budapest és 83 kiválasztott külföldi város kapcsolatát (1899) vizsgáltam meg. A 83 város (ill. vasútállomás) közül 1890-ben Budapestről közvetlen menetjegyet még csak 25 európai városba lehetett váltani. Azon városok közül, amelyeket több útvonalon is el lehet érni, mindig a legolcsóbb útirányokat választottam. Németország és Oroszország kivételével a vasúti tarifákat frankban kellett kiegyenlíteni. Annak érdekében, hogy a Budapest–külföld közötti menetjegyárak összehasonlíthatók legyenek, valamennyi menetjegyárat (gyorsvonat, másod osztály) koronára számítottam át. A 83 európai város közül tizenkettőbe több mint 100 korona egy menetjegy. Legdrágább London (130,47 korona), Dover (126,05 korona), Brugge és Calais (122 korona). Legolcsóbb az utazás a Budapestről keletre és délre fekvő városokba. Moszkvába, Szentpétervárra, Varsóba és Bukarestbe 26–27 koronát kell kifizetni, a legolcsóbb Belgrád (16 korona). A Budapest–európai városok menetjegyjáratainak izokrón térképéről (5. ábra) néhány érdekes torzulást lehet megfigyelni. Jól látszik a török állam szándéka: minél nagyobb nemzetközi személyforgalmat vonzani Isztambulba. Budapestről a török fővárosba utazni több mint 50%-al olcsóbb, mint Burgasba. A szerb vasutak magas jegyjárai miatt a Belgrádtól 248 km-re fekvő Nišbe több mint 200%-al drágább a menetjegy, mint Budapestről a szerb fővárosig. Románia a Bukarestbe menő forgalmat kedvezményezi. A Stuttgart–Frankfurt tengelytől nyugatra a vasúti menetjegyárak hirtelen és ugrásszerűen megemelkednek. Budapestről

¹⁷ A vasúti menetrendek 1892 előtt különböző, az egyes vasúttársaságok által használt helyi időket tükrözik. A magyarországi vasutak a budapesti, az osztrák vasutak pedig a prágai helyi időt veszik alapul. A két helyi idő közötti 16 perc különbséget figyelembe vettem.

¹⁸ 1887-ben Mikszáth különleges eseményként írja le: egy transzkontinentális expresszvonattal utazó és Isztambulba tartó gazdag indiai leszáll a vonatról egy napra, hogy körülnézzen Budapesten. Mikszáth Kálmán: Nyári élet. 1887. Cikk, tárcák 75. kötet.



4. ábra



• 5. ábra

Elszász–Lotaringia, és a Rajna vidék városai aránytalanul drágán érhetők el (Mannheim pl. 111 korona). Budapestről Olaszország keleti parton fekvő városaiba utazni olcsóbb kombinált (vasúthajózás) szállítással.

A Duna, mint nemzetközi vízi út

Magyarországnak az európai térben betöltött szerepére, a közép-európai szállítási versenyben pozíciójára azonban nemcsak a nemzetközi vasútvonalak, hanem a nemzetközi belvízi útja, a Duna is hatással volt.

A Budapestről kiinduló fővonali vasutak nemzetközi jellege és a dunai nemzetközi vízi út között alapvető különbség létezik. Amíg Magyarország

nemzetközi vasúti kapcsolatainak belföldi kérdései teljesen a magyar kormány ellenőrzése és irányítása alatt álltak, a Duna, mint nemzetközi vízi út már nem: „Csak a dunai forgalom az, amely felett nem uralkodhatunk, ez a forgalom pedig nagyon fontos, és ezért minden törekvésünknek oda kell irányozva lennie, hogy ezt az uralmat, amennyire csak lehetséges, megszerezzük”.¹⁹ A Duna sorsát háborúk és az azokat követő nemzetközi békeszerződésekben megtestesülő európai erőviszonyok szabják meg. A Duna–Budapest kapcsolat befolyásolásában a magyar kormányok tehát közel sincse-

¹⁹ Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter levele Szapáry Gyula miniszterelnökhez, Budapest 1890. augusztus 25. K. 26. 1891-II-222.

nek olyan erőpozícióban, mint a vasút–Budapest kapcsolat esetében.

A Duna már a gőzhajózás előtti korokban is nemzetközi tranzit kereskedelmi útvonal.²⁰ 1856 előtt a Dunán a hajózni csak különleges engedélyek, privilégiumok birtokában lehetett. Minden Duna parti állam más és más eljárást követett, vámokat szedett, és ellenőrizte a folyamszakaszán áthaladó hajókat. A dunai államok kétoldalú szerződésekben igyekeztek megállapodni a Duna hajózási használatáról.²¹ A Duna-probléma önálló szerephez először az 1850-es években, a krími háború alatt jutott. A nyugati hatalmak érezvén, hogy Oroszország balkáni pozíciói meggyengültek, 1854-ben kijelentik, hogy a Duna alsó részén zajló kereskedelem európai jelentőségű, Oroszország veszélyt jelent a hajózásra és emiatt ki kell zárni a dunai vízi útból. Mivel az érdekelt felek nem tudtak megállapodni abban, hogy ki őrkdjön a Duna felett, és Ausztria igényét²² elutasították, kompromisszumot kötöttek. Felállítottak egy nemzetek feletti szervezetet, az Európai Duna Bizottságot. A bizottság feladata a folyam ügyei-

nek intézése, a Duna-delta szulinaí ágában mederrendezéssel biztosítani a hajózást. A krími háborút lezáró párizsi béke (1856) kimondja, hogy a Dunán a hajózást semmiféle akadálnak nem szabad alávetni. Sem a hajók, sem a szállított áruk után nem szedhető adó, vagy vám. Az ellentétes gazdasági és hatalmi érdekek metszéspontjában álló Duna ténylegesen 1856-tól olyan nemzetközi útvonal, melyen szabad a hajózás.²³ Mindez azt jelentette a gyakorlatban, hogy a folyamhajózással üzőtt kereskedelemben (tehát két dunai kikötő között) valamennyi parti állam hajója egyenjogúságot élvezett, de egy nem parti állam csak a tenger–dunai kikötő közötti kereskedelemben (szállításban) vehetett részt.²⁴

De mi is az elmondottak jelentősége Magyarországon, ill. Budapest szempontjából? A Dunán Szerbiáig is felhajózó angol és francia gőzösök magyar termelői és fővárosi kereskedői érdekeket sértének. Angol cégek hozzák az olcsó kőszent és vasat Romániába, sőt Belgrádba is – és a hajók román, szerb gabonával megrakottan térnek vissza Nagy-Britanniába.²⁵ „*Hogyan tartsuk meg a Szulinán feljövő idegen verseny ellenében a mi terményeink részére a piacot?*” – kérdésre a magyar közvélemény válasza: a Dunagőzhajózási Társaság (DGT) megfegyverezésével. A DGT egy osztrák érdekeket képviselő idegen vállalat, amely érzéketlen a magyar üzleti érdekekre, sőt forgalomszerzési érdekből Magyarországgal szemben előnyt ad a balkáni államok importjának és tranzitszállításainak. Nem magyar érdek, hogy a Duna zavartalanul hajózható legyen, és hogy a Szulina-ág el ne isza-

²⁰ A gőzhajózás előtti évtizedek gyakorlata: a Dunán öt szakaszban hajóznak Ulm–Regensburg, Regensburg–Bécs, Bécs–Pest, Pest–Belgrád és Belgrád–Galac vagy Belgrád–Kilinova között. A hajósok nem léphetik át az egyes szakaszokat, pl. a regensburgiak csak Bécsig szállíthatják árujukat, visszamenetben pedig kizárólag bort vihetnek magukkal. Bécsből kizárólag bécsi hajósok fuvarozhatják az árut Magyarországra ill. Törökországba. „Bécsből Magyarországon keresztül az ausztriai termékekkel és átszállított árukkal a kereskedés oly eleven, amennyire a hajózás nehézségei és a magyaroknak a hajózásban való járatlansága engedi”. Dunai hajózás és kereskedés. In. Közhasznú esmeretek tára. Pest, 1839.

²¹ Az osztrákok és törökök 1616-ban Belgrádban szerződést kötnek, hogy az osztrák hajók a törökök által ellenőrzött folyamszakaszokat is használhatják. Az orosz hajók 1774 után jelentek meg a Dunán, amikor is Oroszország és Törökország békeszerződéssel lezárta az 1768–1774 közötti háborúját. A teljes hajózási szabadságot az 1815-ös bécsi béke is kinyilvánítja. Ausztria és Oroszország 1840-ben írta alá a Duna-hajózási szerződést, amely szintén kimondta a Dunán a hajózás szabadságát. De ez a gyakorlatban nem valósult meg.

²² Ausztria szerette volna saját folyamszakaszát kivonni a nemzetközi ellenőrzés alól, ill. a Duna torkolatát saját befolyási övezetévé tenni.

²³ Vö. *Palotás Emil*: A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1856–1883. Bp. 1984.

²⁴ A parti államok belső hajózásának ezen szabadsága (ez az ún. kabotázs) mindig az erősebb félnek kedvez. Romániának és Szerbiának a belső hajózási forgalmát 1914 előtt az Osztrák–Magyar Monarchia ellenőrizte ill. bonyolította le a Dunagőzhajózási Társaság által. Magyarországon a kabotázs-ellenes hangok csak a saját nemzethajózási vállalat létrehozása után halkulnak el: ugyanis ettől kezdve a MFTR is bekapcsolódik. a román, szerb üzletbe.

²⁵ 1891-ben a szulinaí ágban megfordult 1801 hajó közül 905 brit lobogót viselt. A szulinaí teherforgalom 68%-át (1,3 millió tonna) angolok bonyolítják le.

posodjék – ez román, angol és francia érdek, amely ellen védekezni kell. Magyarország azért nem érdekelt a tenger–Duna közötti forgalomban, mert ez a forgalom a magyar kivitelnek konkurenciát jelent a román és szerb piacon.

Ami pedig a Dunagőzhajózási Társaság megrendszabályozásának vágyát jelenti, az állam eszközei sokkal korlátozottabbak voltak, mint a magánvasút-társaságokkal szemben. A magyar állam és a Dunagőzhajózási Társaság közötti érdekellentét oka a társaság üzletpolitikájából ered. A DGT az 1870-es évektől kezdődően a román gabonát tarifakedvezményrel szállítja, amely súlyosan érinti a magyar gabonatermelők és a fővárosi malomipar érdekeit. A DGT ellen elhangzó leggyakoribb vád: nem Budapest kereskedelmi érdekeinek megfelelően fuvarozik. A román vámpolitikában bekövetkező fordulat (1886) ugyan véget vetett e sérelmezett gabonaimportnak, de a DGT elleni fővárosi panaszok nem hagytak alább.²⁶

1880-as évek elején Magyarországnak a Dunához fűződő érdekstruktúrái közül megerősödnek a vízi út, mint potenciális kiviteli útirányhoz fűződő várakozások. Ezt artikulálja a politika is: 1883-ban

²⁶ Az állam több eszközt is bevett a Dunagőzhajózási Társasággal szemben. Mindezek célja, hogy a forgalmának túlnyomó többségét Magyarországon lebonyolító DGT helyezze át központját Bécsből Budapestre. Ez a központcsere ugyanis a társaság jogi státuszát is megváltoztatná (a részvénytársaság nemzetiségét az 1857-es Duna-hajózási okmány értelmében a székhely szerint kell megállapítani), a budapesti igazgatóság létesítésével a DGT magyar részvénytársaság lenne. Egy magyar részvénytársaság ügyeire pedig a magyar kormány erős befolyást nyerne. Úgy látják, hogy a székhelycserével a budapesti kereskedői és magyar termelői érdekeknek a Dunagőzhajózási Társaság már megfelelné, viszonzásképp a magyar állam segítséget nyújtana a Duna-torkolat versenyében, sőt még a lánchajózást is engedélyezi. Mivel a román vámháború nehéz helyzetbe hozza a DGT áruszállítási üzletágát, valamint a keleti vasutak megnyitása a távolsági személyszállítást is lecsökkenti, illetve a MÁV a DGT-vel versenyző tarifákat vezet be a Társaság hajlik a megegyezésre. 1889-ben Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter elvi megállapodást ír alá a DGT-vel a magyar igazgatásról és a viteldíjügyek külön igazgatásáról. Az egyezségtől azonban a DGT később visszalép. A visszalépés nagy felháborodást okoz, hatására a magyar állam a DGT-vel versenyző hajózási vállalatot állít fel (1888-1895 között a MÁV Hajózási Vállalat, 1895-től Magyar Folyamhajózási Rt.).

az osztrák és magyar kormányok megállapodnak, melynek értelmében a magyar állam megépíti a Vaskapu-csatornát²⁷, Ausztria pedig azt az Arlberg vasutat, amelyhez a magyar üzleti körök szintén nagy reményeket fűznek.²⁸

A 19. század utolsó évtizedére nyilvánvalóvá vált, hogy az Európát átszelő vasútvonalak nem tudnak versenyezni az olcsó tengeri szállítással. A vízi szállítás alacsony tarifái akkora versenyelőnybe hozták a tengeri és folyami utakat exporttermékek szállításához igénybe vevő termelőket és kereskedőket, és mindez akkora hátrányt okozott a vízi utakat kihasználni nem tudóknak, hogy több európai országban újra napirendre kerülnek a csatornaépítések. A századforduló osztrák csatornaépítési tervei (Duna összekötése az Elbával és az Oderával) élénk visszhangra találtak Magyarországon is. Az osztrák elképzelések sajátos mozzanata, hogy a csatornaépítéseket támogatók érvrendszerük megerősítésére Magyarországgal is riogattak, azt állítva, hogy a magyarok a Dunát az Oderával a Vág völgyén át csatornával kívánják összekötni és ezen az új vízi úton az egész közép-európai forgalmat ide kívánják terelni.²⁹ Mindebből persze egy szó nem volt igaz.

Annak érdekében, hogy Magyarország a tervezett új osztrák csatornák előnyeit ki tudja használni, megépítésüket előnyére tudja fordítani, hasonló fejlesztési tervek kidolgozása kerül napirendre. Az

²⁷ A Vaskapu hajózási akadályainak eltávolítására az 1878-as berlini szerződés kötelezi az Osztrák–Magyar Monarchiát.

²⁸ Nagy-Britanniába Magyarország nem tud vasúti úton versenyképesen exportálni a német vasutak tarifái miatt. Az új pálya az elkerülő út lehetőségét kínálja.

²⁹ Karl Lueger bécsi polgármester az osztrák képviselőházban kijelenti, hogy a csatornaépítés halogatása Ausztria számára végzetes lenne, mert Ausztria gazdasági ellenfele, Magyarország „szintén foglalkozik a Dunát az Oderával összekötő útnak létesítésével. ... Különösen Bécsre nézve, mely mint birodalmi fő- és székváros természetszerűleg oda törekszik, hogy ezen csatornák a városból vagy legalább annak közvetlen közeléből induljanak ki, a magyaroknak ilyen térhódítása, akik kétségkívül Pozsonyt vagy valamely a folyó mentén lejjebb eső pontot választanak a csatorna kiindulási pontjául, egyenesen közgazdasági katasztrófát jelentene.” Közli: Hieronymi Károly: Az osztrák csatornatervek és feladataink vízi útjainak fejlesztése körül. Közgazdasági Szemle, 1901.

új osztrák csatornák a fővárosi terménykereskedelem, malomipar és a magyar agrártermelők számára ugyanis azt ígérték, hogy a magyar piac számára rendkívül fontos cseh- és morvaországi területekre is vízen lehet eljuttatni az árut.

Az osztrák csatornatervек hatására 1902-ben a kereskedelemügyi miniszter egy nagyszabású, mintegy 226 millió koronára rúgó forgalompolitikai beruházási programot dolgoztat ki: amelyben új fővárosi kereskedelmi kikötő³⁰, valamint a Duna–Tisza között megépítendő csatorna, a Budapest–Bécs közötti vasutak és a fővárosi pályaudvarok fejlesztése stb. szerepel. A miniszterelnökhöz benyújtott mintegy 60 oldalas előterjesztés szerint a nemzetközi verseny olyan nagy, hogy „viszonylag csekély belértékű javainkat is minden áron mobilizálni kell, hogy nekik piacot keressünk. ... A vízi út olcsósága miatt Amerika csaknem napról napra veszít a tőlünk való távolságban s a világverseny összemorzsolni készül az elmaradókat. ... Habár Budapest úgy kedvező földrajzi fekvésénél, mint kereskedelmi jelentőségénél fogva hivatva van arra, hogy nemcsak a belföldi forgalomnak, de a nyugatról keletre és keletről nyugat felé irányuló nemzetközi kereskedelemnek is gócpontja legyen, ezt a feladatát ma egyáltalán nem teljesítheti, mert az ehhez szükséges intézmények csaknem teljesen hiányoznak”.³¹ Az elképzelések szerint egy olyan kereskedelmi kikötőt kell létesíteni Budapesten, amely a vasúti és vízi utakat közvetlenül összekapcsolja. Az új kikötő hatására a Balkánról nyugatra tartó forgalom nem a Dunán lefelé, hanem Magyarországon át felfelé fog haladni. Ami pedig a Duna–Tisza csatornát (Budapest–Csongrád között) illeti, megépítése azért szükséges, mert Bécs – a megépülő Duna–Odera csatorna révén – fenyegeti Budapestnek a belföldi és nemzetközi vasúti áruforgalomban betöltött pozícióját.

Budapest és a dunai vízi út kapcsolatának jellemzője: a városnak semmi befolyása sincs a vízi útra. Mindazonáltal a Duna „józan” használatára buzdító *Széchenyi* korától a Vaskapu megnyitásáig (1896) eltelt évtizedekben a fővárosi kikötők a

folyó teljes szakaszának – nem pedig magyarországi részének – legforgalmasabb kikötőivé váltak. Sajnálatos módon a magyar statisztikák nem rögzítik sem a dunai kikötők le- és feladási forgalmát, sem pedig a hazai dunai hajózási vállalatokét. Az osztrák statisztikai évkönyvek viszont tartalmazzák a kikötők forgalmának adatait, természetesen kizárólag a Dunagőzhajózási Társaság viszonylatában. Tekintettel azonban, hogy a DGT a korszak legnagyobb forgalmú, legkorszerűbb flottával rendelkező társasága, a kikötők forgalmi adatait így is mérvadónak tekinthetjük.

Az a tény, hogy a korszakban Budapest a Duna legnagyobb forgalmú kikötője különösen elgondolkodtató megvilágításba helyezik a fővárosi érdekeltek Dunagőzhajózási Társaság elleni tarifális kirohanásait. A vizsgált időszakban Bécs nem vetélytársa Budapestnek, egyes években a magyar főváros DGT által realizált áruforgalma 50-70%-al is magasabb mint a császárvárosé. Az viszont igaz, hogy voltak évek, amikor a Bécsben kirakott áru mennyisége meghaladta a budapestit.

A Dunagőzhajózási Társaság bécsi és budapesti forgalma, ezer mázsá³²

Év	Bécs	Budapest
1875	2 216	3 278
1880	3 270	3 832
1885	4 975	5 157
1890	5 437	7 244
1895	4 427	7 712
1901	5 451	6 330
1905	6 075	6 842
1909	5 033	7 515

Budapestnek a dunai vízi úthoz fűződő érdekeit a monocentrikus vasúthálózat szorítja háttérbe. A dunai vízi út a vasutakhoz képest alárendelt szere-

³⁰ A budapesti kereskedelmi kikötő létesítése a tervzetben nem új elem, erről már 1897-ben dönt a minisztertanács.

³¹ Kereskedelemügyi miniszter a miniszterelnökhöz, Bp. 1901. június 28. K 26. 1902. XXXI. 222.

³² Forrás: Österreichisches Statistisches Handbuch adott kötetei.

pet játszik a főváros fejlődésében.³³ Nemcsak az áruforgalomban, hanem a személyforgalomban is egyre jelentéktlenebbé válik a hajózás részesedése. 1874 és 1914 között a Budapestre érkező árucikkek túlnyomó többsége (68-89 %) vasúttal érkezik. A Budapestre érkező és innét távozó utasok túlnyomó többsége is a vasutat veszi igénybe.

Állami tarifapolitika

A geopolitika-függő közlekedési folyosók sokszereplős és számos tényező által befolyásolt formálódásához hasonlóan, az államok tarifapolitikájára is bonyolult kontextusok hatnak. A magántulajdonú közlekedési vállalatok részvényeseik érdekeit képviselik és abban érdekeltek, minél hosszabb távolságon szállítsanak, mert így relatíve olcsóbbak az üzemeltetési költségeik. A termelők érdeke piacaik (értékesítési területük) földrajzi kiterjesztése és ugyanezen piacról vetélytársaik kiszorítása. A fővárosi terménykereskedők érdeke a verseny csökkentése (és ezáltal a profitjuk növekedése). Az viszont mindenre igaz, hogy monopóliumokat, monopolizált helyzetet akarnak maguknak. A különböző erőpozícióban lévő, ellenérdekelte felek a legváltozatosabb eszköztárral igyekeznek magukat kedvezőbb helyzetbe hozni. A sajtóban például jó két évtizeden át úgy tartják napirenden a Dunagőzhajózási Társaság elleni vádakat (a magyarok ellenében szerb érdekek kiszolgáltatása), hogy abból nemzeti ellentétet kreálnak. Mindközben a fővárosi terménykereskedők és egy magántulajdonú részvénytársaság különböző érdekeiről van szó. Minél nagyobb az állami tulajdonban álló vasúthálózat, annál hatékonyabban tudja a pozíciókat az állam befolyásolni, eldöntve, hogy az ellenérdekelte felek közül mely szereplők

érdekeit preferálja. A vasút-hajózás közötti fuvarverseny, a lánchajózás engedélyezésének képviselőházi elutasítása stb. mögött (a nyomásgyakorlás klasszikus eszközei) az a szándék áll, hogy a dunai vízi út Budapest érdekeinek jobban megfeleljen. Mindazonáltal a vasúti tarifaügy országhatárokat átlépő nemzetközi gazdaságpolitikai kérdés is. Az exportnövelésben érdekelt, egymással szemben is ellenérdekelte országok vasúti tarifáikkal képesek befolyásolni a piac működését. Az államok arra törekednek, hogy a nemzetközi vasúti csatlakozásaikkal saját országuk kiviteli érdekeit támogassák, a külföldi termékeket hátrányba szorítsák, vagy legalábbis ne nyújtsanak azoknak előnyöket. A nemzetközi összeköttetéseket a díjszabásokban megtestesülő forgalompolitikai eszköznek tartják. Az adok-kapok alkudozásokat (az egyes országok közötti vasúti áruforgalomról szóló ún. köteléki díjszabásokat) számos egyéb körülmény (kereskedelmi szerződések, védővámok, külpolitikai érdekek) befolyásolta.³⁴

³⁴ Klasszikus példája ennek az a eset, amikor 1887-ben Németország kezdeményezi a német-szerb köteléki díjszabás megkötését. A magyar minisztertanács pillanatok alatt átlátja, hogy ez legkevésbé sem áll Magyarországra érdekében. A szerződés megkötését nem tudják megakadályozni, pedig a Balkán félsziget fogyasztási piaca nem a németeket, hanem „elsősorban” minket illet. A helyzet veszélyességét jelzi, hogy a német vasutak a német-szerb forgalomban felmondják azt az egyezményt, amelyben vállalták, hogy a vízi utat a vasúti irány ellenében nem részesítik előnyben. A MÁV bejelenti, hogy a német-szerb díjszabásban csak akkor vesz részt, ha „ezen ellenséges indulatról tanúskodó és a magyar vasutak forgalmi érdekeit sértő felmondás visszavonatik”. Magyarországnak meg kell akadályoznia, hogy a német-szerb forgalomban nagyobb kedvezmények legyenek, mint amit a magyarok kapnak. Sajátos, hogy a szerbiai áruszállítások kérdésében Ausztria érdekei közelebb állnak Németországhoz, mint Magyarországhoz: az osztrákoknak is a dunai vízi út minél erősebb forgalma érdeke. A magyarok célja: olyan köteléki díjszabást alkotni, amelyik a dunai vízi út versenyét ellensúlyozza. Magyarország nem állít fel direkt tarifát szerbiai viszonylatra (hiszen ezt bárki, azaz külföldiek is igénybe vehetik), hanem kizárólag a magyarországi vasútállomáson feladott és szerbiai célállomások közötti forgalomban (ez a magyar kiviteli) adnak kedvezményeket. A magyar határt átlépő magyar árucikkek a szerb vasutaktól viszont már nem kapnak kedvez-

³³ Pest-Budának a dunai vízi úthoz fűződő szállítási pozíciója az 1860-as évek előtt különösen gyenge, a Dunán lebonyolított terménykereskedelem központja Győr. A város akkor lesz a magyarországi terménykereskedelem legfontosabb központja, miután vasút köti össze az Alföld gabonatermő területeivel (1857-59, Tiszavidéki Vasút vonalai), ill. amikor megnyílik (1861) a Buda-Trieszt közötti vasútvonal. Vö. Vörös Károly: Győr és Pest harca a dunai gabonakereskedelemért 1850–1881. Arrabona. 1936.

A vasúti díjszabási ügyeket a kiegyezés a közös egyetértéssel intézendő ügyek közé sorolta, abban az értelemben, hogy nem a díjtételeknek, hanem az ún. általános határozatoknak (pl. a díjszabások alapelvei) kell Ausztria és Magyarország vasúttársaságai között egyöntetűnek lennie. A tényleges egyöntetűség 1876-ra valósul meg: egyforma lesz az ún. áruosztályozás ill. a két állam megállapodik az ún. érték-díjszabási elv alkalmazásában. A magyar és osztrák vasúttársaságok (kivétel Déli Vasút) díjszabásainak van tehát egy közös része, amely valamennyi vasútra azonos. Ez a közös rész valamennyi árut azonos elvek szerint áruosztályokba sorolja. Hat áruosztályhoz három külön díjszabás társul. Azt azonban, hogy milyen díjak mellett szállítják az áruosztályokba sorolt árut, minden vasút külön állapítja meg – de ez a megállapítás nem áruk szerint, hanem a díjosztályok alapján történik. Mindehhez még az is hozzájárul, hogy az egységes áruosztályozást nem tartják fenn mereven, időnként – pl. közforgalmi, exportélenkítő okokból – egyes árukat olcsóbban szállítanak, mint amilyen díjtételeket a helyi díjszabás azon áruosztályra megállapít. Ezeket hívták ún. kivételes díjszabásoknak. (A kivételes díjszabásoknak az a jelentősége, hogy nem az érintett áruosztályba tartozó összes áru szállítási díját mérsékli, hanem csak egyesekét.)

Talán már az eddigiekből is érzékelhető, hogy a 19. század vasúti díjszabásainak kérdései nem tartoznak a közlekedéstörténet egyszerű fejezetei közé. Mert a díjszabások szerkezetét, a bennük megtestesülő állami akarat alapelveit ugyan lehet értelmezni, de az alapelvek és napi gyakorlat közötti széles dimenzióban igen könnyű elveszni. Gyakorlati tapasztalataink hiánya miatt szinte lehetetlen napi használatuk, alkalmazásuk belső logikáját megérteni. A kihirdetett és nyilvános árudíjszabások mellett az 1880-as évtized jellemzője: a MÁV Hivatalos Lapban hétről hétre jelenik meg: melyik szállítónak, milyen célállo-

masra, mennyi és milyen árucikkre, milyen díjté-
telrel kell számolni.

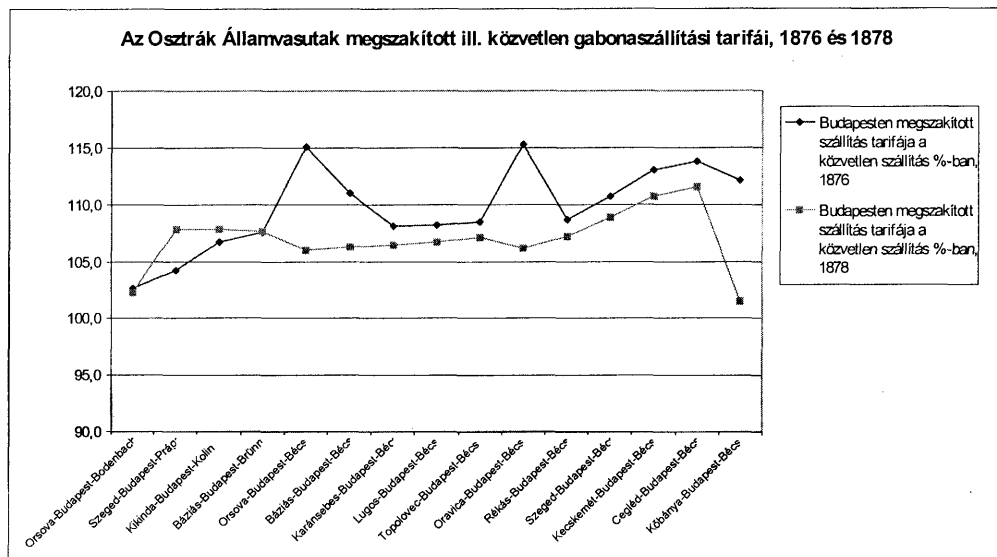
Mint ahogy manapság a focihoz ért mindenki, úgy a tarifális kérdésekről volt a 19. század utolsó évtizedeiben szinte mindenkinek – leggyakrabban szűk nézőpontú és provinciális – véleménye. A Monarchia fennállásának évtizedei alatt folyamatosan felszínen volt, s szinte általánossá válik az a nézet, hogy a magyar gabona adott időszakokban bekövetkező külföldi piacvesztését, illetve más országok (Oroszország, Románia, tengerentúli államok) piacnyerését a vasúti tarifák és/vagy az olcsó dunai szállítás okozzák. Tehát emitt kedvezőtlen, ott pedig kedvező a gabonaszállítás díjszabása. Mindez persze így nem volt igaz. Termelők és kereskedők, szállítmányozók, politikusok, közgazdászok és vasúti szakemberek bonyolódtak a gabonaszállítási tarifákról hosszas és kimerítően részletező fejtegetésekbe. (Közülük leginkább az utóbbiak értették, miről beszélnek, ti. a díjszabások és illetékek az idők során olyannyira bonyolultá váltak, hogy a mezei szállítók már nem tudtak eligazodni bennük. 1890-től rendelet írta elő, hogy a Kereskedelmi Múzeum nevű információs központ kimerítő tájékoztatást köteles adni a szállítatóknak a viteldíjszabási ügyekben.) Az azonban már nemigen merül fel, hogy a magyarországi gabona versenyképességét a termelési költségek csökkentésével őrizték meg, ill. fokozták. A gabonatermelésben, -értékesítésben érdekelték számára egyszerűbbnek tűnt az állami beavatkozástól (szállítási díjak csökkentése) várni nyereségük növekedését, mintsem a termelés korszerűsítésétől. (El-
lentétben a fővárosi malomiparral, amelyik folytonos technológiai modernizációval javít pozícióin.)

Az 1870-es évek egyik jellemzője, hogy a szak-
sajtót előnti a panasz az Osztrák Államvasutak gabonaszállítási tarifájára, illetve a tarifaképzés módjára: ti. minél hosszabb utat tesz meg az áru megszakítás nélkül a vasúton, relatíve annál olcsóbban szállítják. Ez az elv sérti a főváros közvetítő kereskedelmének érdekeit, ezért azzal vádolják a vasúttársaságot, hogy díjszabásai előnyben részesítik Bécs Budapesttel szemben és így kizárólag az osztrák érdekeket szolgálják. Ezen vádak az

ményeket, így a magyar áruk értékesítési piacaik határát nem tudják Szerbia belsejéig kiterjeszteni. Ausztria és Magyarország egyetlen dologban ért egyet. rá kell szorítani a szerbeket vasúti tarifáik mérséklésére. Vö. Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1887. március 26.

tények egyoldalú interpretációjával támasztják alá.³⁵ Az ugyan igaz, hogy relatíve kevesebbe kerül a Temesvárotról, Szegeden stb. feladott gabona elszállítása Bécsbe, mint Budapestre, de mindehhez a hangoskodók sohasem teszik hozzá, hogy még ennél is olcsóbb (relatív) az ugyanott feladott gabona szállítási tarifája, ha az Bécsen túl Brünnebe, Prágába, Kolinba, netán Bodenbachba érkezik. Mindazon budapesti kereskedőknek, akik a felvásárolt gabonát a fővárosban raktározták, hogy azt később, számukra kedvezőbb árak mellett

bások – belföldre is élénkítően ható – leszállításával (1881) védekeznek. Az 1880-as évek vasút-államosításaival párhuzamosan egyre növekszik a kormány befolyása a tarifákra. Az állam a vasút használatát tehát úgy támogatja, hogy a vasút használatában mutatkozó területi költségtöbbletet tarifális szubvenciókkal ellensúlyozza. A Fiumébe kerülő déligyümölcs például emiatt olyan olcsó díjjal került Budapestre, hogy 1890–92-re a főváros látja el már nemcsak a hazai, de a szomszédos külföldi piacokat is.



6. ábra

adják el, amiatt csökkent a profitjuk, hogy az Osztrák Államvasút egységesen kezelt hálózatán egységes díjszabási elveket alkalmazott. A fővárosi terménykereskedelem és malomipari lobbij nyomására a vasúttársaság bevezeti a megszakított szállítási ügyletekre vonatkozó díjszabását, sőt idővel csökkenti a közvetlen és megszakított szállítási ügyletek közötti tarifális differenciát is. (6. ábra) Mindez persze nem volt elég.

A védővámokkal piacaikat elzáró országok politikája ellen a magyar gazdaság a vasúti árudíjsza-

A Tisza-kormány felismeri, hogy az áruszállítási tarifákat, mint gazdaságpolitikai eszközt kell és lehet felhasználni.³⁶ Ezen eszközök mesteri alkalmazója *Baross Gábor*, aki a vasúti tarifákat teljes mértékben alárendelte a nemzetgazdaság érdekei-

³⁵ Vö. *Kilényi Hugó*: Adatok Magyarország gabonakivitelének kérdéséhez az utolsó évtizedben. Bp. 1880. 128.

³⁶ A Tisza-kormány eszköztárának klasszikus példája: 1887-ben a közlekedési tárca megrendezteteti a vasúti közszükségleti tárgyak kiállítását Budapesten. A bemutatott tárgyak és eszközök mellett elhelyezett feliratokban a legkisebb részletekig feltüntetik milyen árukra van szüksége a vasútnak, mik a gyártás jellemzői, melyek a bevásárlási források, mi a gyártmány minősége, ára stb. *Vörös feliratok* jelzik a látogatóknak a külföldi termékeket – ti. ezeket a hazai iparnak kellene előállítani.

nek, és úgy vélte az ország külterjes mezőgazdaságát, fejletlen iparát és kereskedelmét európai színvonalra lehet a díjszabások helyes alkalmazásával emelni. Baross tarifapolitikájának lényege: csökkenti kell a termékeket, sőt az embereket a távolságbéli különbségek miatt sújtó hátrányokat. Az árudíjszabások egyenlítsék ki a fuvaroztatónak a feladó és célállomások közötti földrajzi távolságból eredő előnyeit vagy hátrányait.

Az 1891-ben bevezetett új árudíjszabás kiegyenlíti díjmérsékléssel a távolságból eredő hátrányokat, új, ún. gyűjtő-díjszabási rendszert alakított ki a termelők és szállítmányozók érdekében, kedvezményt adott a nagyvárosi piacok, külkereskedelem kiviteli irányába és kivételes díjszabást állapított meg exportpolitikai célokból. Ráadásul 78 árucikkre iránytarifát alkotott. Az előírások szerint a 78 termék közül tizenegy (például szén, cement, vasérc, ásványvíz, gyufa, papír, finomított petróleum, üvegáru, vas és acél) esetében a kedvezményes díjszámítást csak akkor szabad alkalmazni, ha az áru a MÁV állomásai mentén fekvő bányából vagy gyárakból származik, vagy oda van rendelve. Az új árudíjszabás – különösen ez utóbbi kikötés – óriási felzúdulást keltett Ausztriában. Az osztrák nyomásgyakorlás olyan nagy volt, hogy Baross kénytelen törölni az utóbbi feltételt.

Összefoglalva: 1891 után a MÁV árudíjszabásai felerősítik a konjunktúrát a hazai cukoripar, az exportra termelő malomipar, a fővárosi terménynagykereskedelem, a ffeldolgozás és kivitel számára. Az árudíjszabások Budapest felé terelik a gabonát, és nem támogatják az Alföldről a főváros elkerülésével Fiumébe szállított termények szállítását (olcsóbb Budapesten keresztül exportálni). Külön kedvezményt nyújtanak a Budapestről Fiumébe szállított lisztre, illetve az onnét a fővárosba érkező petróleumra. Mindent egybevetve a századfordulón a MÁV a kedvezményezett tömegtermékeket nagy távolságra (400 km felett) olcsóbban szállítja, mint az Osztrák Államvasutak, vagy a Porosz Államvasutak. A tarifális versenyelőnyt azonban kizárólag a kivételes díjszabásokkal szállítható termékek élvezik, a MÁV gyorsáru- és a legtöbb teheráru tarifája magasabb, mint az előbb említett külföldi vasúttársaságoké.

Mindezen intézkedések Budapest gazdasági erejét úgy növelik meg, hogy azzal a főváros vasúti

infrastruktúrája már nem tud lépést tartani. A város szállítási kapacitásai elégtelennek bizonyulnak, a kialakuló és esetenként alig leküzdhető zsúfoltság, valamint az osztrák vasutak új tarifáinak hatására a századforduló elején a szemléletváltás következik be a magyar kormányzati politikában. Az állam szakít a monocentrikus, főváros központú vasúthálózat elvével, napirendre kerül a Budapestet elkerülő kelet–nyugati irányú transzverzális vasútvonal kérdése.³⁷ Igaz a század elején még úgy látszik, ez elsősorban tarifális kérdés, és nem fogja csorbíthatja a főváros érdekeit: „... kész vagyok az államvasúti tarifapolitikában odáig menni, hogy a főváros érdekeit ne rontsuk, de ha arról van szó, hogy az ország egész délvidéke e vonal létesítése által hozzájárulhat (kivált a fumei útirányban) versenyképességünk emeléséhez, nem fognék elzárkózni attól, hogy a délvidéki tarifális relációkat Budapesttől függetlenítem, és pedig különösen azért is, mert az újabb osztrák tarifapolitikai irányzat a mi nyugati irányú kivitelünket, versenyünket rendkívüli módon nehezíti.”³⁸

Magyarország expanziós, határain túlnyúló gazdasági-politikai törekvései érvényesítésének eszközei a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosók. A magyar kormányok expanziós szándékai (útirány a keleti piacokra, a bosnyák-hercegovinai vasúthálózathoz fűződő gazdasági érdekek stb.) és Ausztria érdekei (a dalmáciai és bosnyák piac feletti uralom) közötti ellentétek csak a 19. század végén, a 20. század elején erősödtek fel és váltak a közvélemény számára is láthatóvá.³⁹ A két állam

³⁷ A fővárosi malomipari lobbí *Erdősi Ferenc* szerint kétszínűen és konspiratív módon akadályozza a transzverzális pálya működését ill. befejezését. Vö. *Erdősi Ferenc: A mezőgazdaság szerepe a magyar vasúthálózat kialakulásában. Agrártörténeti Szemle, 1986. 1–2. sz. 56–133. p.*

³⁸ Kereskedelemügyi miniszter a miniszterelnökhöz, Bp. 1901. június 28. K. 26. 1902. XXXI. 222.

³⁹ Pl. jelentős hazai visszhangja volt annak az 1913-as menetrendi változásnak, amely szerint Bécs–Nagykanizsa–Zágráb–Bosna–Bród–Szarajevó között megindult a közvetlen gyorsvonati forgalom, ill. a Budapest–Bosna–Bród közötti pedig megszűntek. A közvé-

közötti gazdasági érdekellentétek feszültségét ugyan enyhítette, hogy a századforduló első évtizedében már egyre nyilvánvalóbb: nagy háború készülődik Európában. Ausztria és Magyarország kormányai elfogadták, hogy a Monarchiának közesek a hadászati, hadügyi érdekei, de mindközben élt bennük a gyanú, hogy a hadászati célúnak beállított balkáni vasúti beruházások leple alatt, a másik fél gazdasági előnyökre tesz szert. A bosznia-hercegovinai, még inkább a dalmáciai vasútépítés körüli kormányzati vitákban a politikai, a gazdasági és a hadügyi megfontolások különösen erősen keverednek. A boszniai Bugojno–Arzano közötti vasútvonal megépítésében az osztrákok például azt látták, hogy ilyen módon meg lehet erősíteni a politikai

agitációnak és irredentizmusnak kitett térség kapcsolatát a birodalommal. Ezzel szemben a magyar kormány úgy vélte, ez a vasútvonal az osztrák termelői körök érdekszférájának kiterjesztése. Hasonló konfliktust hordozott az Ogulin–Knin közötti dalmáciai vasútvonal kiépítése is.⁴⁰ Mindazonáltal az osztrák és magyar kormányok – habár időnként uralkodói nyomással – de meg tudtak állapodni az Osztrák–Magyar Monarchia egésze szempontjából fontos nemzetközi közlekedési folyosók kiépítésében, működtetésük feltételrendszerében.

lemény ezt a magyar gazdasági érdekek sérelmének látja, és nem veszi észre az, hogy a Monarchia tartományai közötti forgalmi kapcsolat erősítése – egy érezhetően háborúra készülő Európában – helyes lépés.

⁴⁰ „...a magyar kormány a közös hadügyminiszter urat saját gazdasági érdekeinek kívánja megnyerni, illetve befolyását kívánja felhasználni az érdekek támogatására, amire ritkán kínálkozik oly jó alkalom, mint éppen most. És ha a magyar kormány reá mutathat a hadügyminiszter úr előtt arra, hogy az általa annyira sürgetett vasút létesítését is biztosította már, csak éppen az osztrák kormány elhatározása szükséges: akkor bizony kedvezőbb fog alakulni e tekintetben a helyzet.” Minisztertanácsi előterjesztés a horvát–dalmát vasúti összeköttetés tárgyában, 1906. március. K. 26. 1640/1906.